

Justyna Nowaczyk

Katedra Ekonomii i Polityki Gospodarczej
Szkoła Główna Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie

Rozwój tanich przewozów lotniczych w Polsce

Wstęp

Mianem taniego przewoźnika lotniczego lub też potocznie tanią linią lotniczą (ang. *Low Cost Carrier*, w skrócie LCC) można określić przewoźnika oferującego niskie ceny biletów przy jednoczesnym ograniczeniu dodatkowych usług związanych z przewozem [Kaliński 2002]. Przykładami takich ograniczeń mogą być np. brak bezpłatnych posiłków podczas lotu, brak możliwości rezerwacji miejsc czy brak podziału na klasy pasażerskie. Taki model działania pozwala zminimalizować koszty przewozu nawet o 60% [Doganis 2001].

„Tani przewoźnicy” lotniczy rozpoczęli działalność w Polsce w 2003 r., jeszcze przed jej przystąpieniem do Unii Europejskiej. Już od 2004 r. ten rodzaj przewozów stał się bardzo popularny i dynamicznie się rozwijał.

Tanie przewozy lotnicze w Polsce

Od 2004 r. właściciele tego rodzaju przewozów lotniczych wykazują duże zainteresowanie polskim rynkiem. Z roku na rok rosła ich liczba, ale należy zaznaczyć, że zmiany na tym rynku są duże i część z tych firm już nie funkcjonuje, np. Air Polonia (tab. 1).

Wzrastała również liczba połączeń wykonywanych przez tanie linie lotnicze. Dotyczy to zarówno liczby punktów docelowych, jak i częstotliwości kursowania pomiędzy parami miast. W I połowie 2005 r. można było kupić tani bilet do 59 miejscowości, a w I połowie 2007 r. już do 176. Wśród 176 kierunków 29% stanowiły trasy Polska – Wielka Brytania (51 tras), 15% – Polska – Irlandia (27), 11% – Polska – Włochy (19) i 10% – Polska – Niemcy (18) (rys. 1).

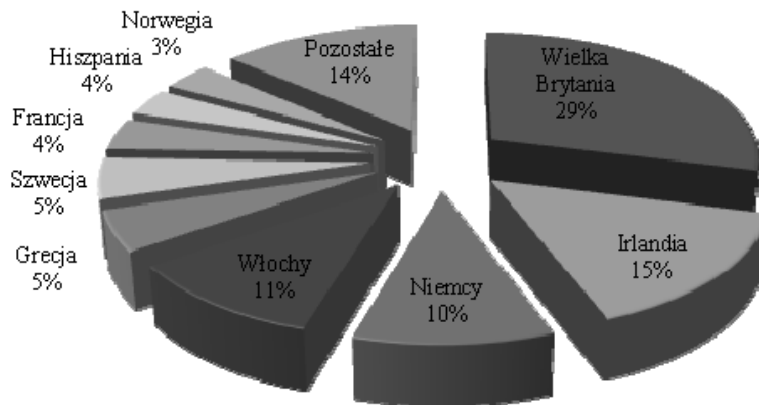
Tak duża podaż tanich usług lotniczych do Wielkiej Brytanii i Irlandii jest związana z wejściem Polski do Unii Europejskiej i otworzeniem dla Polaków rynków pracy. Tani przewoźnicy doskonale rozumieją potencjał tego zjawiska, oferując nowe trasy oraz zwiększając częstotliwość lotów na już istniejących.

Tabela 1

Tanie przewozy lotnicze w Polsce w latach 2004–2007

2004	2005	2006	2007
Firmy tanich przewoźników lotniczych			
Aer Lingus Air Berlin Air Polonia EasyJet Germanwings Niki Sky Europe Volare Wizz Air	Aer Lingus Air Berlin Centralwings Dauair EasyJet Germanwings Niki Norwegian Air Shuttle Ryanair Sky Europe Wizz Air	Aer Lingus Blue1 Centralwings Direct Fly EasyJet Germanwings Jet2 Norwegian Air Shuttle Ryanair Sky Europe Sterling Wizz Air	Aer Lingus Air Berlin Blue1 Centralwings Click Air Direct Fly EasyJet Germanwings Jet2 Norwegian Air Shuttle Ryanair Sky Europe Sterling Volare Wizz Air

Źródło: Opracowanie własne na podstawie internetowych witryn polskich portów lotniczych z lat 2004–2007.

**Rysunek 1**

Usługi tanich przewoźników lotniczych według kierunków przelotów w 2007 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie stron internetowych polskich portów lotniczych.

Niższe ceny biletów od innych środków transportu skłaniają konsumentów do nabycia właśnie taniej usługi lotniczej.

W pozycji „pozostałe” znajdują się następujące kraje: Polska, czyli przewozy krajowe (5 tras), Belgia, Bułgaria, Dania, Portugalia (po 3 trasy), Chorwacja, Holandia (po 2 trasy), Finlandia, Malta oraz Węgry (po 1 trasie).

Najwięcej tanich usług przewoźnicy oferują w Warszawie, Krakowie i Katowicach – liczba lotów wykonywanych przez niskobudżetowe linie lotnicze przekracza 25 (tab. 2). Stan ten nie zmienił się od 2005 do 2007 r. W małych portach regionalnych działalność niskobudżetowych przewoźników była niewielka, ograniczająca się od dwóch do pięciu różnych połączeń.

Tabela 2

Tanie przewozy lotnicze od maja 2005 do maja 2007 w poszczególnych portach lotniczych Polski

Porty lotnicze	2005		2007	
	liczba tras	liczba przewoźników	liczba tras	liczba przewoźników
Bydgoszcz	–	–	2	1
Gdańsk	2	1	16	5
Łódź	–	–	5	2
Katowice	13	2	26	2
Kraków	15	5	47	10
Poznań	2	1	6	3
Rzeszów	–	–	2	1
Warszawa	26	7	56	11
Wrocław	1	1	14	3
Szczecin	–	–	2	3
RAZEM	59	–	176	–

Źródło: Opracowanie własne na podstawie stron internetowych polskich portów lotniczych.

Sytuacja wygląda trochę inaczej w przypadku liczby tanich przewoźników lotniczych świadczących usługi transportowe w poszczególnych polskich portach lotniczych. Podobnie jak w przypadku liczby tras, najczęściej firm lotniczych korzystało z portów w Warszawie i Krakowie zarówno w 2005, jak i w 2007 r. W Katowicach działało zaledwie dwóch przewoźników, a biorąc pod uwagę liczbę oferowanych przez nich połączeń – można przypuszczać, że podzielili oni pomiędzy siebie rynek regionalny, który charakteryzuje się dużym potencjałem, jeżeli chodzi o liczbę pasażerów korzystających z tanich przewozów.

Katowickie lotnisko jest jedynym spośród wymienionych, w którym liczba tanich przewoźników lotniczych pozostała na tym samym poziomie. W pozostałych portach lotniczych wielkość ta uległa zwiększeniu, co świadczy o rozwoju rynku tanich usług lotniczych w Polsce. W czterech z dziesięciu portów lotni-

czych, w których w maju 2005 r. tani przewoźnicy nie prowadzili działalności usługowej (Bydgoszcz, Łódź, Rzeszów i Szczecin), można już obecnie korzystać z tego rodzaju transportu. Świadczy to o wchodzeniu sieci tanich przewoźników lotniczych do mniejszych polskich lotnisk, choć ich udział w ogólnej podaży niskokosztowych usług transportowych jest niewielki.

W portach lotniczych, poza krakowskim i warszawskim, liczba firm świadczących tanie przewozy lotnicze jest niewielka i nie przekracza pięciu, a w Bydgoszczy i Rzeszowie działa po jednym tanim przewoźniku, co nie powinno dziwić z uwagi na niewielkie rozmiary zarówno samych portów, jak i ruchu pasażerskiego, jaki jest przez nie rocznie obsługiwany.

Popyt na tanie usługi lotnicze w Polsce

Od rozpoczęcia działalności tanich linii lotniczych cieszą się one w Polsce wzrastającym zainteresowaniem wśród pasażerów. Od 2003 r. stale rośnie liczba osób korzystających z tych właśnie usług. Największy przyrost przewozów nastąpił w 2004 r., gdy w Polsce po wejściu do Unii Europejskiej większość barier na rynku transportu lotniczego przestała istnieć (tab. 3).

W latach 2003–2007 liczba pasażerów w tanich przewozach lotniczych wzrosła z 17 tysięcy do ponad 8 milionów, zwiększając udział w ruchu pasażerskim

Tabela 3

Rozwój tanich pasażerskich usług lotniczych w Polsce w latach 2003–2007

Wyszczególnienie	2003	2004	2005	2006	2007
Pasażerowie tanich linii lotniczych (liczba osób)	17 195	1 064 151	3 239 248	6 517 690	8 618 738
Dynamika zmian: rok poprzedni = 100	100	6 188,72	304,40	201,21	132,24
tempo wzrostu (%)		6 088,72	-95,08	-33,90	-34,28
Ogół pasażerów przewożonych w polskich portach lotniczych	7 120 701	8 962 334	10 310 325	14 040 816	17 202 124
Udział tanich przewoźników lotniczych w pasażerskim ruchu lotniczym ogółem (%)	0,24	11,87	31,42	46,42	50,10

Źródło: Obliczenia własne na podstawie: Liwiński J. (red.): Biuletyn informacyjny lotnictwa cywilnego „Działalność lotnisk komunikacyjnych w Polsce” w latach 2000–2004. Urząd Lotnictwa Cywilnego, Ośrodek Informacji Naukowej, Technicznej i Ekonomicznej, nr 1 (134)/2005 oraz <http://www.ulc.gov.pl/> z dn. 22.04.2008 r.

skim ogółem z około 1% do ponad 50% w 2007 r. (tab. 3). Największy przyrost nastąpił w 2004 r., kiedy to ruch pasażerski w tanich liniach lotniczych wzrósł o ponad 6000% w stosunku do 2003 r. i przekroczył milion pasażerów. Było to spowodowane kilkoma czynnikami, przede wszystkim wejściem Polski do Unii Europejskiej, a w konsekwencji otwarciem rynku na konkurencję z zewnątrz, w tym zwłaszcza dla niskobudżetowych przewoźników lotniczych.

Tendencja wzrostu utrzymała się także w kolejnych latach, choć tempo wzrostu spadło – ale jest to spowodowane ustabilizowaniem się rynku usług lotniczych po pierwotnym wysokim wzroście wywołanym wejściem i rozpoczęciem działalności kilku tanich linii lotniczych. Z całą pewnością można stwierdzić, że usługi tanich przewoźników lotniczych cieszą się rosnącą popularnością, na co ma wpływ stałe powiększanie ofert o nowe kierunki, atrakcyjne promocje oraz fakt, że większość konsumentów nigdy by nie skorzystała z takich usług transportowych ze względu na cenę biletów u tradycyjnych przewoźników. Udział tanich przewoźników lotniczych w ruchu pasażerskim w Polsce rośnie, co oznacza, że spada udział przewoźników tradycyjnych, a przede wszystkim Polskich Linii Lotniczych LOT, które jeszcze do niedawna miały wiodącą pozycję i mogły dyktować wysokie ceny przewozowe.

W latach 2005–2007 wzrósł popyt na loty niemal we wszystkich tanich liniach lotniczych prowadzących działalność na polskim rynku. W analizowanym okresie największą liczbę pasażerów korzystających z tanich usług przewozowych miała firma Wizz Air, która w 2007 r. przewiozła ponad 2,7 miliona osób, co stanowiło ok. 16% całego ruchu pasażerskiego w Polsce (tab. 4). Ponad dwa miliony osób latało w 2007 r. na pokładach samolotów Ryanair (13,4% lotniczego ruchu pasażerskiego w Polsce), a ponad milion wybrało taniego polskiego przewoźnika lotniczego Centralwings (7,4%). Dwóch spośród trzech wyżej wymienionych przewoźników pochodzi z państw nowo przyjętych do Unii Europejskiej. Są to Wizz Air z Węgier i Centralwings z Polski; koncentrują one swoją działalność w obszarze Europy Środkowej i Wschodniej.

Największy wzrost popytu na tanie przewozy lotnicze w latach 2005–2007 nastąpił na usługi linii lotniczych: Norwegian Air Shuttle (876,7%), Ryanair (786,6%), Sterling (251,1%) oraz Centralwings (157%). W przypadku przewoźnika Ryanair wzrost popytu był wynikiem prowadzonej przez niego agresywnej polityki zarówno promocyjnej, cenowej, jak i oferowania nowych i atrakcyjnych połączeń. Ryanair koncentruje się głównie na przewozach do Wielkiej Brytanii oraz Irlandii, a więc na najbardziej popularnych kierunkach lotów w Polsce, a poza tym jest to jedna z największych i najbogatszych tanich linii lotniczych w Europie, stać więc ją na oferowanie sezonowych najniższych stawek transportowych.

Tabela 4
Przewozy pasażerów i udział w rynku tanich linii lotniczych w latach 2005–2007

Przewoźnik	Lata					
	2005		2006		2007	
	liczba pasażerów	udział w całym ruchu pasażerskim (%)	liczba pasażerów	udział w całym ruchu pasażerskim (%)	liczba pasażerów	udział w całym ruchu pasażerskim (%)
Wizz Air	1 237 574	12,00	2 069 481	14,74	2 764 336	16,07
Ryanair	260 583	2,53	1 545 251	11,01	2 310 445	13,43
Centralwings	496 540	4,82	1 055 434	7,52	1 275 854	7,42
EasyJet	416 081	4,04	444 246	3,16	647 165	3,76
Norwegian Air Shuttle	55 822	0,54	258 034	1,84	545 241	3,17
Sky Europe	472 389	4,58	574 117	4,09	539 263	3,13
Germanwings	201 300	1,95	283 502	2,02	203 132	1,18
Aer Lingus	84 148	0,82	232 307	1,65	165 427	0,96
Jet2	–	–	6 699	0,05	66 885	0,39
Click Air	–	–	–	–	35 738	0,21
Sterling	–	–	8 643	0,06	30 344	0,18
Blue1	–	–	17 164	0,12	22 358	0,13
Direct Fly	–	–	22 812	0,16	7 334	0,04
Volare	–	–	–	–	5 022	0,03
Air Berlin	9 079	0,09	–	–	194	0,001
Niki	542	0,01	–	–	–	–
Dauair	5 190	0,05	–	–	–	–
Ogółem	3 239 248	31,42	6 517 690	46,42	8 618 738	50,10

Źródło: Sprawozdanie Urzędu Lotnictwa Cywilnego, Warszawa, luty 2007.

Spadek popytu na świadczone usługi odnotowały towarzystwa Air Berlin (97,9%), Jet2 (90%) oraz Direct Fly (67,9%). Mniejsza liczba przewiezionych osób w przypadku firmy Jet2 jest spowodowana tym, iż jest to nowa linia lotnicza na polskim rynku i nie posiada tak rozbudowanej siatki połączeń, jak na przykład Wizz Air.

Z wymienionych w tabeli tanich przewoźników lotniczych 3 firmy, które świadczyły przewozy w Polsce w 2005 r., w 2007 r. już nie działały na polskim rynku. Przewoźnicy Niki oraz Air Berlin wycofali się z polskiego rynku, choć ten drugi w 2007 r. świadczył sezonowo usługi w niektórych polskich portach lotniczych. Linia Dauair zaprzestała działalności. Również polski tani przewoźnik lotniczy Direct Fly wycofał się ze świadczenia usług w 2007 r.

Zaprzestanie działalności rozważa również przewoźnik Sky Europe, który w sierpniu 2007 r. podjął decyzję o likwidacji swojej bazy w Krakowie (w której realizował najwięcej połączeń), aby umacniać swoją pozycję w Wiedniu. Z kolei EasyJet, potentat na rynku europejskich tanich przewozów lotniczych, nie wykazuje chęci walki o polskich pasażerów, co również może doprowadzić do wycofania się tej linii z Polski. W przypadku tanich linii lotniczych Polska jest bardzo dobrym rynkiem (duże państwo, o dużej liczbie potencjalnych pasażerów) i choć sytuacja materialna obywateli państwa poprawia się, to jednak wciąż tanie usługi przewozów lotniczych są jedyną możliwością odbycia podróży samolotem. Wszystko to sprawia, że rośnie popyt na takie usługi, a co za tym idzie – wzrasta liczba zarówno usługodawców, jak i dostępnych usług, a rynek znajduje się w fazie rozwoju i wszystko wskazuje na to, że taka sytuacja taka będzie jeszcze przez najbliższe lata. Mimo to w Polsce wysokie opłaty lotniskowe oraz podatki odstraszą tanie linie lotnicze, które bardziej preferują państwa sąsiadujące z Polską.

Wnioski

1. Polska jest atrakcyjnym rynkiem dla tanich przewoźników lotniczych ze względu na liczbę ludności, polepszającą się sytuację materialną obywateli oraz migrację zarobkową do zachodnich państw Unii Europejskiej.
2. Rośnie liczba tanich przewoźników lotniczych działających na terenie Polski, wzrasta również liczba i częstotliwość lotów. Wśród oferowanych tras dominują kierunki Europy Zachodniej, zwłaszcza Wielkiej Brytanii i Irlandii (razem 44%). Najwięcej ofert kierowanych jest do polskich portów lotniczych znajdujących się na terenie największych miast państwa (Warszawa, Kraków, Katowice, Gdańsk).

3. Rośnie liczba pasażerów korzystających z tanich usług lotniczych, chociaż tempo tego przyrostu spada – następuje stabilizacja popytu na polskim rynku tanich usług lotniczych.
4. W sektorze tanich przewozów lotniczych w Polsce wiodące miejsca zajmują takie przedsiębiorstwa, jak: Wizz Air, Ryanair oraz Centralwings. Każda z tych linii przewiozła w 2006 r. ponad milion pasażerów.

Literatura

DOGANIS R.: The airlines business in the 21st century. Routledge, 2001, s. 150.

KALIŃSKI D.: Europejski rynek tanich przewoźników lotniczych. Przegląd Komunikacyjny nr 10/2002.

LIWIŃSKI J. (red.): Biuletyn informacyjny lotnictwa cywilnego „Działalność lotnisk komunikacyjnych w Polsce” w latach 2000–2004. Urząd Lotnictwa Cywilnego, Ośrodek Informacji Naukowej, Technicznej i Ekonomicznej, nr 1 (134)/2005.

Sprawozdanie: Liczba odprawionych/przybyłych pasażerów w polskich portach lotniczych w ruchu rozkładowym wg przewoźnika faktycznego w latach 2005–2006. Urząd Lotnictwa Cywilnego, Warszawa, luty 2007.

www.ulc.gov.pl

The Development of the Low Cost Carriers in Poland

Abstract

Low cost carriers began their activity in Poland in the year 2003, before Poland's accession to the European Union. Since 2004, this kind of transportation has become very popular and has been developing rapidly. The aim of the study is to present and analyze low cost carriers section of air transport in Poland.